

OCDE

LA ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS Y LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN: PERSPECTIVA GLOBAL.—II. EL INFORME DEL COMITÉ DE TRANSPORTES MARÍTIMOS.—

- 1) Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas:**
 - a) Acuerdo General sobre los Aranceles Aduaneros y Comercio;**
 - b) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;**
 - c) Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; d) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar, 1978 (Reglas de Hamburgo); e) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías; f) Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los buques.**
- 2) Las flotas de los Estados Miembros de la OCDE: Volumen y edad de las flotas.**

I. INTRODUCCIÓN: PERSPECTIVA GLOBAL

Comenzaremos, en el ámbito de una perspectiva global, subrayando que el año 1989 ha venido marcado por las medidas adoptadas por los Estados Miembros para parar e invertir la tendencia al debilitamiento de sus flotas, conservando el libre juego de los mecanismos del mercado en el sector de los transportes marítimos. En 1989, numerosos Estados Miembros bien establecieron «segundos registros» o registros internacionales, bien estudiaron seriamente el asunto. La Comunidad Europea por su parte, planteó un conjunto de proposiciones para mejorar la com

petitividad de los transportes marítimos comunitarios pero al fin del año los Estados Miembros no habían llegado a tomar una posición definitiva al respecto.

Durante todo el año, los Estados Miembros continuaron oponiéndose a la introducción unilateral de medidas proteccionistas para los Estados terceros, las cuales, por lo demás, no sólo no han sido intensificadas notablemente sino que incluso países como Indonesia y Sri Lanka se comprometieron con unas políticas netamente más liberales. Asimismo, ha podido apreciarse una cierta liberalización en los principales países de la América Latina.

Merced a una evolución económica favorable y a un crecimiento continuo de los intercambios mundiales, los mercados de los transportes marítimos estuvieron cerrados durante 1989. El relanzamiento habido en 1988 en los mercados de granel se ha visto reafirmado, alcanzando la demanda de transporte para el mineral de hierro un nivel sin precedentes a la par que progresaban también las expediciones de carbón, de acero, de productos petrolíferos, de bauxita y de fosfatos naturales. Por el contrario, las expediciones de minerales disminuyeron ligeramente debido a un descenso de las necesidades de los países de Europa del Este. Las expediciones realizadas por medio de líneas regulares, con tasas de flete generalmente en alza, si bien un excedente de tonelaje en un cierto número de tráficos traería consigo un descenso de los fletes:

En cuanto a la evolución de la flota mundial, señalaremos que, después de permanecer estancada durante tres años, la flota reinició su crecimiento, aumentando en 7,1 millones de toneladas brutas (1,8 por ciento) desde mediados de 1988 a mediados de 1989. Este aumento puede entenderse por la parada casi total de la demolición y de la renovación de las entregas por los constructores navales de buques nuevos, sobre todo de buques cisterna, de metaneros y de portacontenedores.

La creación de los segundos registros atenuó el descenso de las flotas enarbolando pabellos de los Estados de la OCDE, aunque la evolución de estos registros así como la proliferación de los registros de libre inmatriculación ha vuelto aún más débil el lazo entre la nacionalidad de los buques y el pabellón. El envejecimiento de los buques cisterna nos conduce a interrogarnos cada vez más sobre su seguridad.

La atenuación progresiva del desequilibrio entre las necesidades y el tonelaje disponible permitió vivir a los armadores el año más rentable desde el comienzo de los años 80. En el mercado de los buques cisterna, las tasas alcanzaron niveles sin precedentes. Aunque para los graneles secos las tasas no subieron tanto, sin embargo sus niveles fueron globalmente más rentables y las tarifas en 1989 fueron un 13 por ciento más altas que las de 1988 y dos veces y media más elevadas que las de 1986. En cuanto a los tráficos de líneas regulares, si bien sufrieron un exce-

dente de tonaleje en ciertas rutas, no obstante un buen número de ellas obtuvieron unos beneficios mejores.

II. EL INFORME DEL COMITÉ DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

1. Asuntos concernientes al ámbito de las Naciones Unidas

En el Informe trigésimo sexto, el Comité de Transportes Marítimos de la OCDE pasa revista detenidamente a los acontecimientos de relieve ocurridos en el ámbito de los transportes marítimos durante 1989 y, en tanto ello fue posible, durante los primeros meses de 1990.

a) *Acuerdo General sobre los Aranceles Aduaneros y Comercio*

De acuerdo con las decisiones tomadas en diciembre de 1988 durante el examen de las Negociaciones del Uruguay el Grupo de Negociaciones sobre los Servicios dedicó sus trabajos al examen de los conceptos, principios y reglas figurando en la Declaración de Montreal, a las posibilidades de aplicarlos a los diversos sectores y categorías de transacciones y a sus consecuencias.

Durante las negociaciones que tuvieron lugar a finales de año el Grupo trabajó en diversas versiones de un documento de síntesis que dio lugar a un texto bastante largo con un gran número de variantes titulado «Elementos para la elaboración de un texto que permita proceder a negociaciones con vistas al acabado de todas las partes del marco multilateral», el cual, con todas sus divergencias, puede constituir la base de un acuerdo jurídico.

b) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*

A finales de 1989, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 alcanzaba un total de 159 firmas y de 42 ratificaciones, entre éstas la del Consejo de las Naciones Unidas para Namibia. La Convención entrará en vigor, como es bien conocido, doce meses después del depósito del sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión.

Los debates de la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, recogida en la Resolución I del Anexo I del Acta Final de la Terce-

ra Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, prosiguió sus debates durante su séptima sesión celebrada en Kingston (Jamaica). La Comisión centró sus trabajos en el estudio de las obligaciones que, según la Resolución II del citado Anexo del Acta Final (la cual se ocupa de las Inversiones preparatorias en primeras actividades relacionadas con los nódulos polimetálicos), acompañan al registro como inversores pioneros. Recordaremos que la India, Francia, el Japón y la URSS habían sido registrados como inversores pioneros en 1986. En las negociaciones continuaron presentes las dos posiciones ya conocidas: de una parte, los inversores pioneros mantuvieron su punto de vista de que en la puesta en práctica de sus obligaciones debe ser tenida en cuenta la evolución económica y política habida desde 1982. Los países en desarrollo, a su vez, estimaban que era necesario someterse a los términos de la Resolución II. Las negociaciones, no terminadas en la séptima sesión, deberían continuar durante la octava sesión en 1990.

c) *Convención de las Naciones Unidas referente a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas*

De diciembre de 1988 a mayo de 1989 los «amigos del Presidente» tuvieron seis reuniones bajo la presidencia del Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD). Desde un principio, el Presidente aclaró que los «Amigos», actuando a título personal, no constituían un grupo de negociación; su misión consistía en buscar un acuerdo sobre los artículos litigiosos del Reglamento interior de la Conferencia de Revisión sobre la Convención abierta el 31 de octubre de 1988, que pudiese ser sometido ad referendum a los grupos regionales.

Al final de las reuniones arriba citadas, el Presidente de la Conferencia y el Secretario General de la CNUCYD informaron el 21 de junio de 1989 a los diversos grupos así como el gobierno chino de los textos de compromiso acordados para el Reglamento interior por los «Amigos del Presidente», recomendándoles a los informados su adopción.

Sobre el asunto fundamental de los «derechos de voto y cuestiones conexas», los textos de compromiso se manifiestan en el siguiente sentido: a) las enmiendas a la Convención serían votadas únicamente por las Partes contratantes; b) las otras decisiones tomadas sobre el fondo por la Conferencia serían adoptadas por una mayoría cualificada de los dos tercios del conjunto de los Estados participantes en la Conferencia, con la condición de que ella comporte una mayoría de cuatro quintos de las Partes contratantes; c) las decisiones de procedimiento serían adoptadas por la mayoría simple de todos los participantes; d) el Presidente

de la Conferencia daría lectura a una declaración elaborada de común acuerdo, en la cual se contendrían las siguientes afirmaciones: a') que la Convención no necesitaba ningún cambio profundo; b') que la Conferencia de revisión se detendría esencialmente en el funcionamiento, la interpretación y la puesta en práctica del Código de Conducta.

A finales del año, ninguno de los grupos había llevado a término el examen de las proposiciones del texto. Los Estados Miembros de la OCDE declararon públicamente que las proposiciones suponían un progreso hacia el reconocimiento de los intereses diferentes de las partes contratantes y no contratantes y reafirmaron además que los procedimientos de voto, luego de la reanudación de la Conferencia de revisión, deberían de reconocer la primacía de los intereses de las partes contratantes. A pesar de no haber terminado su análisis, los Estados Miembros de la OCDE declararon su preocupación en cuanto al alcance exacto y a la naturaleza de la participación de las partes contratantes, tal como aparecen recogidas en las proposiciones de los «Amigos del Presidente» y, asimismo, le comunicaron al Secretario General la conveniencia de examinar, en 1990, durante una reunión de dos días, la conveniencia de examinar con los otros grupos las posibilidades de un nuevo compromiso y de terminar con los debates sobre el reglamento interior.

d) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional*

Los Estados contratantes durante 1989 continuaron siendo los que ya lo eran en 1988: México, Senegal, Chile y Rwanda. No es previsible una rápida entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional. Un buen augurio para la entrada en vigor de esta Convención lo sería tal vez la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo.

e) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo)*

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo) debe entrar en vigor doce meses después de su ratificación por veinte Estados. Ratificada por Barbados, Burkina Faso, Chile, Egipto, Hungría, Kenia, Lesotho, Líbano, Marruecos, Nigeria, Rumanía, Senegal, Sierra Leona, Tunicia, Uganda y Zambia, que suman un total de diecisiete Estados es probable que la Convención entre en vigor en 1991, si bien su entrada en vigor no pare-

ce que vaya a desencadenar una cadena de ratificaciones por los grandes países comerciales, particularmente de los de la OCDE.

f) *Convención de las Naciones unidas sobre las condiciones de inmatriculación de los buques*

Adoptada por consenso de todos los grupos en febrero de 1986, la Convención ha sido abierta a la firma en la sede de las Naciones Unidas desde el primero de mayo de dicho año hasta el 30 de abril de 1987, fecha a partir de la cual las adhesiones deben producirse de acuerdo con las disposiciones al efecto. La Convención entrará en vigor después de que al menos 40 Estados, cuya flota de comercio de 500 o más toneladas de registro bruto represente al menos un 25 por ciento del tonelaje bruto de la flota de comercio mundial, se conviertan en partes contratantes. Han firmado la Convención con la intención de ratificarla los siguientes doce Estados: Argelia, Bolivia, Camerún, Egipto, Indonesia, Libia, Marruecos, México, Polonia, Senegal, Checoslovaquia y la URSS. A finales de 1989, únicamente seis Estados la habían ratificado: Costa de Marfil, Haití, Hungría, Irak, Libia y México.

2. Las flotas de los Estados Miembros de la OCDE: volumen y edad de la flota

Después de un largo período de tiempo durante el cual los encargos de buques cisterna reflejaban casi exactamente la flota ya existente, el hecho de que los encargos para este tipo de buques hubiesen sido repartidos entre las categorías de buques de 140.000 y 280.000 toneladas (buques-cisternas de uno y dos millones de barriles) ha hecho aumentar el tonelaje medio de los buques en encargo. En todas las otras categorías de buques, el tonelaje medio de las construcciones nuevas fue netamente superior al de la flota existente.

En cuanto a la edad de la flota, hay que anotar que, habida cuenta de la ausencia casi total de demoliciones y del número relativamente escaso de las botaduras en proyecto durante los próximos años, se puede pensar en que la edad media de la flota y de sus principales componentes va a continuar aumentando.

Ante el rápido crecimiento de la flota, el problema estriba en saber si los buques existentes, especialmente de las categorías de los superpetroleros y de los hiperpetroleros, serían suficientes para transportar en condiciones satisfactorias los cargamentos de petróleo que les sean propuestos en los años 90. El principal problema residiría en la dificultad de

financiar un apote suficiente de buques nuevos para reemplazar la flota existente en la medida en que ésta se convierte en inutilizable; en efecto, en rendimiento del capital que los niveles actuales de las tasas de flete permitiría obtener, frente al ascenso de los precios de los buques nuevos, es insuficiente. Ha sido propuesta, entre otras soluciones, la prolongación de forma sustancial de la vida de los buques mediante lo que se ha llamado Programas de extensión de la vida de los buques.

Después de haber procedido a una evaluación muy detallada de las ventajas e inconvenientes ligados a la prolongación de la vida de los buques, un estudio del Instituto Japonés de la Investigación Marítima concluyó de forma general que la prolongación de la vida de los buques no estaría justificada más que para una centena de los 778 buques cisterna de más de 200.000 toneladas de peso muerto. Además, el coste elevado y el período de inmovilización limitarían la operación a algunas grandes compañías. El estudio estima también que el número de astilleros susceptibles de llevar a cabo estos trabajos probablemente sería bastante reducido. A ello, habría que añadir que la mayor parte de los buques cisterna que podría ser objeto de esta operación están equipados con turbinas a vapor, lo cual implica una rentabilidad menor que la de los equipados con motores.

La situación evolucionó totalmente a comienzos de los años noventa, cuando, por primera vez, después de muchos años, una gran compañía petrolera concluyó fletes durante los diez años próximos para los hiperpetroleros, en tasas en alza. Por lo demás, durante la segunda mitad del mes de febrero, fueron confirmadas más de 20 peticiones de buques cisterna en la categoría de las 280.000 toneladas de registro bruto, lo cual modifica sensiblemente la situación de las carteras de encargos. Estas demandas tal vez se hayan producido, por una parte, para defenderse preventivamente de las reglamentaciones previsibles de los Estados Unidos en lo que concierne a instalaciones estructurales a incluir en los buques encargados; de otra parte, en previsión de una nueva alza sustancial de los precios en los meses que vienen. En estas circunstancias, la cuestión de la extensión de la vida de los buques debería ser examinada (1).

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Profesor de Derecho Internacional Público
Universidad de Santiago de Compostela*

(1) *Les Transports Maritimes* 1989, OCDE, París, 1990.